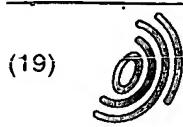


Device and method for increasing power of a turbocharged internal combustion engine**Patent number:** EP1070837**Publication date:** 2001-01-24**Inventor:** RAAB GOTTFRIED DIPL-ING (AT); RAMMER FRANZ DIPL-ING (AT); SCHLOEGL HARALD DR-ING (AT)**Applicant:** STEYR NUTZFAHRZEUGE (AT)**Classification:**- **international:** F02B37/04; F02B39/10- **european:** F02B33/34; F02B37/04; F02B39/10; F02D41/00D4**Application number:** EP20000114495 20000706**Priority number(s):** DE19991034606 19990723**Also published as:** TR200002147 (A2) EP1070837 (A3) DE19934606 (A1) EP1070837 (B1)**Cited documents:** US4669269 US4453381 DE19708721 JP62026333 JP9088619**Abstract of EP1070837**

The arrangement has a compressor (15) in addition to the exhaust gas turbocharger (2) with its compressor wheel connected to the shaft of a high speed electric motor (16). The motor can perform extreme speed changes in fractions of a second, if required high revolution rates and has a maximum output power of about 5 to 30 kW and receives the required electrical drive energy from a machine (17) operated as a generator, which is connected to the engine's crankshaft and controlled by a regulator, and/or a battery. The additional compressor can supply additional air to increase the power.

An Independent claim is also included for a method of increasing the power of an internal combustion engine with an exhaust gas turbocharger.



(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
24.01.2001 Patentblatt 2001/04

(51) Int. Cl. 7: F02B 37/04, F02B 39/10

(21) Anmeldenummer: 00114495.5

(22) Anmeldetag: 06.07.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 23.07.1999 DE 19934606

(71) Anmelder:
Steyr-Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft
A-4400 Steyr (AT)

(72) Erfinder:

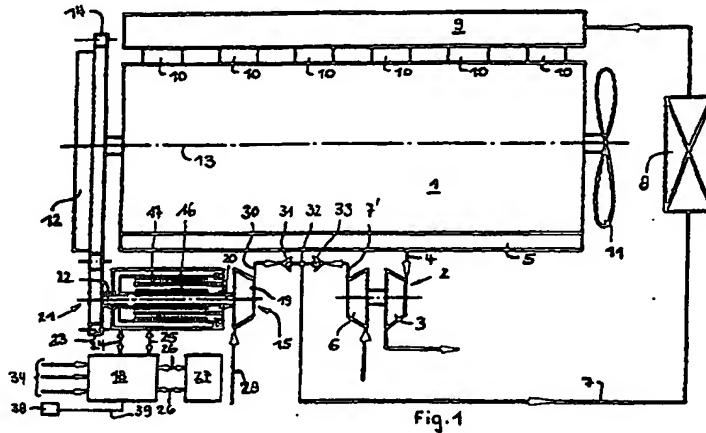
- Schlägl, Harald Dr.-Ing.
4400 Steyr (AT)
- Raab, Gottfried, Dipl.-Ing.
4320 Perg (AT)
- Rammer, Franz, Dipl.-Ing.
4493 Wolfen (AT)

(54) Vorrichtung und Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturboladers aufgeladenen Brennkraftmaschine

(57) Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung und ein Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturbolader aufgeladenen Brennkraftmaschine.

Hauptbauteile der erfindungsgemäßen Lösungen sind ein zusätzlich zum Abgasturbolader (2) vorgesehener Verdichter (15), ein High-Speed-Elektromotor (16) als Antrieb für dessen Verdichterrad (19), eine zweite Elektromaschine (17) zur Energiebereitstellung für den High-Speed-Elektromotor (16) und Ladung der Batterie (27) und eine Regeleinheit (18). Die zweite Elektromaschine (17) ist getrieblich mit der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) verbunden. Der High-Speed-Elektromotor (16) ist in der Lage, innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min, erforderlichenfalls auch höhere Drehzahlen zu vollziehen und eine Ausgangsle-

istung von ca. 5 bis ca. 30 KW bereitzustellen, so dass mittels des solchermaßen beschleunigbaren bzw. hochdrehzahlig betreibbaren Verdichterrades (19) Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis ca. 3 barförderbar ist. Mit der Regeleinheit (18) sind die Energieversorgung und der Betrieb des High-Speed-Elektromotors (16) so beeinflussbar, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine (1), also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepaßter Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebenen Verdichterrades (19) bereitstellbar und der Brennkraftmaschine (1) zuführbar ist.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1 eine Vorrichtung und gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 10 ein Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturbolader aufgeladenen, die Antriebsquelle eines Fahrzeugs oder stationären Anlage bildenden Brennkraftmaschine.

[0002] Moderne Brennkraftmaschinen werden zur Steigerung ihrer Leistungsdichte mit einem Abgasturbolader ausgerüstet. Neben den bekannten Vorteilen haben solche Ladesysteme aber auch an sich bekannte Nachteile, wie verzögertes Ansprechverhalten, geringer Ladedruck bei niedrigen Motordrehzahlen, schlechtes Motorbremsverhalten bei kleinen Motorhubräumen, nur schmales Drehzahlband mit optimalem Wirkungsgrad, welche Kriterien sich während des Motorbetriebes zumindest in einigen Betriebsbereichen, insbesondere bei Beschleunigungen, ungünstig auswirken.

[0003] Zur Reduzierung dieser Nachteile sind schon verschiedene, mehr oder weniger taugliche Lösungen vorgeschlagen worden. Zum Beispiel werden Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie verwendet, die gegenüber solchen mit ungeregelten Abgasturbinen erheblich teurer sind und außerdem gegenüber elektrisch angetriebenen Ladern einen langsameren Ladedruckaufbau bewirken. Bekannte elektrisch angetriebene Abgasturbolader sind mit ihrer Welle an einem Elektromotor angeschlossen, der seine elektrische Energie ausschließlich aus der fahrzeugeigenen Batterie bezieht. Ähnliche Verhältnisse sind bei dem sogenannten Turbo-PAC-System gegeben. Dort wird ein zusätzlicher Verdichter von einem Elektromotor angetrieben, der seine Antriebsenergie ausschließlich aus der Fahrzeugbatterie bezieht. Diese bekannten elektromotorischen Zusatzantriebe haben alle den Nachteil, daß ihre Funktionsdauer sich an der Batteriekapazität orientieren muß, weil letztere insbesondere bei stark instationärem Betrieb der Brennkraftmaschine mit vielen Beschleunigungs- und Bremsvorgängen in der Regel rasch erschöpft ist. Eine Serienanwendung solcher Lösungen war daher nicht möglich.

[0004] Es ist daher Aufgabe der Erfindung, eine Vorrichtung und ein Verfahren bereitzustellen, mit der bzw. dem eine Leistungssteigerung der Brennkraftmaschine ohne die Probleme bisher bekannter Lösungen erzielbar ist.

[0005] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine Vorrichtung zur Leistungssteigerung mit den im Anspruch 1 gekennzeichneten Merkmalen und außerdem durch ein Verfahren zur Leistungssteigerung mit den im Anspruch 10 gekennzeichneten Merkmalen gelöst.

[0006] Hauptbauteile der Erfindung sind ein zusätzlich zum Abgasturbolader vorgesehener Verdichter, ein dessen Verdichterrad antreibender High-Speed-Elektromotor, eine zweite Elektromaschine und eine elektrische/elektronische Regeleinheit. Die zweite

Elektromaschine steht mit ihrer Welle in Antriebsverbindung mit der Kurbelwelle der Brennkraftmaschine. Die zweite Elektromaschine wird daher im Generatorbetrieb mit einer Drehzahl angetrieben, die sich aus der aktuellen Drehzahl der Kurbelwelle und einer Übersetzung zwischen dieser und ihrer Welle ergibt. Durch entsprechende Regelungsvorgaben der Regeleinheit wird von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine und/oder der Batterie elektrische Antriebsenergie an den High-Speed-Elektromotor für dessen Betrieb geleitet. Aufgrund seiner Auslegung und entsprechender Energieversorgung ist der High-Speed-Elektromotor in der Lage, innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min, erforderlichenfalls auch höhere Drehzahlen zu vollziehen und gleichzeitig eine Ausgangsleistung von etwa 5 bis ca. 30 KW bereitzustellen. Mittels des solchermaßen elektromotorisch beschleunigbaren bzw. hochdrehzahlig betreibbaren Verdichterrades ist somit Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis zu ca. 3 bar in die Ladeluftleitung zur Ladeluftsammelleitung und über diese in die Brennkraftmaschine förderbar. Dabei ist mittels der Regeleinheit durch intelligentes Management die Lieferung von elektrischer Energie durch die zweite Elektromaschine und/oder die Batterie an den High-Speed-Elektromotor dessen Betrieb so steuerbar, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine, also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebenen Verdichterrades bereitstellbar und der Brennkraftmaschine zuführbar ist. Im Zugbetrieb bedeutet dies, dass bei Beschleunigungen aus niedrigen Drehzahlen heraus das bisherige Turboloch ausgeschaltet wird, weil vom elektromotorisch angetriebenen Verdichterrad innerhalb kürzester Zeit die nötige Zusatzluft zur Verfügung gestellt wird. Wenn die Brennkraftmaschine auf Bremsbetrieb geschaltet ist, bedeutet dies, dass mittels ihr zugeführter Zusatzluft die Füllung der Zylinder und damit auch der Arbeitsdruck in den Zylindern erhöht wird, gegen den die zylinderinternen Kolben bremskrafterhörend arbeiten müssen.

[0007] Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung besteht darin, dass nach einem Kaltstart der Brennkraftmaschine bereits im Leerlauf ohne Batteriebelastung aufgrund der Energielieferung durch die zweite Elektromaschine Ladedruck mittels des Zusatzluft liefernden Verdichters zur Verfügung gestellt werden kann. Damit wird die Warmlaufphase der Brennkraftmaschine stark verkürzt und in dieser Zeit auch die Emission schädlicher Abgase stark reduziert.

[0008] Nachstehend sind die erfindungsgemäße Vorrichtung und das erfindungsgemäße Verfahren anhand der Zeichnung noch näher erläutert. In der Zeichnung zeigen Fig. 1 bis 3 schematisch je eine Ausführungsform der erfindungsgemäßen Vorrichtung,

wobei gleiche Bauteile/Teile mit gleichem Bezugszeichen gekennzeichnet sind.

[0009] In der Zeichnung ist schematisch eine Brennkraftmaschine 1, z. B. ein Dieselmotor, dargestellt, bei dem es sich um die Antriebsquelle in einem Fahrzeug wie Pkw, Lkw, Omnibus, sonstigem Nutzfahrzeug, Lokomotive, Luft- oder Wasserfahrzeug, oder einer stationären Anlage wie Notstromaggregat handeln kann.

[0010] Mit 2 ist ein der Brennkraftmaschine 1 zugeordneter Abgasturbolader bezeichnet, dessen Abgas-turbine 3 über eine Zuleitung 4 mit Abgas aus der - je nach Zylinderanzahl - ein- oder mehrflutigen Abgas-sammelleitung 5 gespeist wird und dessen Verdichter 6 verdichtete Luft über eine Ladeluftleitung 7 mit Ladeluft-kühler 8 in eine Ladeluftsammelleitung 9 fördert, von der sie über Einlaßkanäle 10 und nicht dargestellte Ein-lasstventile in die einzelnen Zylinder der Brennkraft-maschine gelangt. Mit 11 ist ein Lüfter und mit 12 ein Schwungrad bezeichnet, der bzw. das jeweils an einem Ende der Kurbelwelle 13 der Brennkraftmaschine 1 angeordnet ist. Mit 14 ist ein Anlasserritzel am Umfang des Schwungrades 12 bezeichnet.

[0011] Erfindungsgemäß ist dieser mittels Abgas-turbolader 2 aufladbaren Brennkraftmaschine 1 eine Vorrichtung zur Leistungssteigerung zugeordnet. Diese besteht aus vier Hauptbestandteilen, nämlich einem zusätzlich zum Abgasturbolader 2 vorgesehenen Ver-dichter 15, einem High-Speed-Elektromotor 16, einer zweiten Elektromaschine 17 und einer Regeleinheit 18. Das Verdichterrad 19 des zusätzlichen Verdichters 15 ist mit der Welle 20 des High-Speed-Elektromotors 16 verbunden. Die zweite Elektromaschine 17 ist direkt (siehe Fig. 3) oder über einen Triebstrang 21 (siehe Fig. 1, 2) an der Kurbelwelle 13 der Brennkraftmaschine 1 angeschlossen und für Generatorbetrieb von letzterer her angetrieben, gegebenenfalls aber auch als Anlasser und Zusatzantriebsquelle motorisch betreibbar. Im Beispiel von Fig. 1 ist der Triebstrang 21 durch ein auf der Welle 22 der zweiten Elektromaschine 17 drehfest befestigtes Ritzel 23, das mit dem Anlasserritzel 14 am Schwungrad 12 kämmmt, hergestellt. Im Fall des Bei-spiels gemäß Fig. 2 kann der Triebstrang 21 durch einen Riemenbetrieb oder ein Stirnradgetriebe realisiert sein.

[0012] Die beiden Elektromaschinen 16, 17 stehen über elektrische Steuer- und Betriebsleitungen 24 bzw. 25 mit der Regeleinheit 18 und über diese sowie Betriebsleitungen 26 mit einer beispielsweise auf 42 V ausgelegten Batterie 27 in Verbindung, die im Falle eines Fahrzeugs auch das Bordnetz versorgt. Die zweite Elektromaschine 17 kann entweder nur für Generatorbetrieb oder alternativ auch als Anlasser und in weiterer Funktion gegebenenfalls auch als Zusatz-antriebsquelle vorgesehen sein. Der High-Speed-Elektro-motor 16 erhält die benötigte elektrische Antriebsenergie über die Regeleinheit 18 von der zweiten generatorisch betriebenen Elektromaschine 17

und/oder der Batterie 27. Die elektrisch/elektronische und rechnerunterstützt arbeitende Regeleinheit 18 regelt dabei den Betrieb der beiden Elektromaschinen 16, 17 sowie die Ladung der Batterie 27 und deren Energieabgabe für den Antrieb der Elektromaschinen 16, 17 auf der Basis festgelegter Regelstrategien. Wenn die zweite Elektromaschine 17 nicht als Generator, son-der als Motor betrieben wird, fungiert sie als Anlasser, gegebenenfalls auch als Zusatzantriebsquelle für die Brennkraftmaschine 1, wobei sie ihre elektrische Antriebsenergie geregelt durch die Regeleinheit 18 aus der Batterie 27 bezieht. Wenn als Generator betrieben, was die Grundfunktion darstellt, erzeugt die von der Brennkraftmaschine 1 her mechanisch angetriebene zweite Elektromaschine 17 elektrische Energie, die dem High-Speed-Elektromotor 16, falls dieser betrieben werden soll, und/oder der Batterie 27 geregelt durch die Regeleinheit 18 zugeführt wird.

[0013] Der High-Speed-Elektromotor 16 ist von solcher Bauart und über die Regeleinheit 18 im Zusam-menwirken mit der zweiten generatorisch betriebenen Elektromaschine 17 und/oder der Batterie 27 hinsichtlich seines Betriebes derart steuerbar, dass er innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahlände-rung auf beispielsweise 80000 1/min, erforderlichenfalls auch höhere Drehzahlen vollziehen und eine Aus-gangsleistung von etwa 5 bis ca. 30 KW bereitstellen kann, wodurch mittels des solchermaßen beschleunig-baren bzw. hochdrehzahlig betreibbaren Verdichterra-des 19 des zusätzlichen Verdichters 15 Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis zu ca. 3 Förderbar ist. Dabei ist mittels der Regeleinheit 18 der Betrieb des High-Speed-Elektromotors 16 derart beeinflussbar, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine 1, also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatz-luft mit optimal angepasster Menge und optimal ange-passtem Druck über den notwendigen Zeitraum durch das mit entsprechend notwendiger Drehzahl betriebene Verdichterrad 19 des zusätzlichen Verdichters 15 liefer-bar ist. Dabei saugt der zusätzliche Verdichter 15 über seinen Eingang und eine daran angeschlossene Saug-leitung 28 Luft direkt aus der Atmosphäre (siehe Fig. 1 und 3) oder über eine Zuleitung 29 aus der Ladeluftlei-tung 7. Der zusätzliche Verdichter 15 fördert die von ihm erzeugte Zusatzluft über eine an seinem Ausgang abgehende Leitung 30 in die Ladeluftleitung 7. Im Fall des Beispiels gemäß Fig. 1 ist in die Leitung 30 ein nur in Förderrichtung durchlässiges Rückschlagventil 31 eingebaut. Um zu vermeiden, dass sich ein negatives Druckgefälle zum Verdichter 6 des Abgasturboladers 2 hin ergibt, ist in den Leitungsabschnitt 7' der Ladeluftlei-tung 7, der zwischen dem Ausgang des Verdichters 6 und der Anschlussstelle 32 der Leitung 30 verläuft, ein nur in Förderrichtung des Verdichters 6 durchlässiges Rückschlagventil 33 eingebaut. Dadurch ist sicherge-stellt, dass vom zusätzlichen Verdichter 15 geförderte Zusatzluft höheren Druckes in der Ladeluftleitung 7

immer stromabwärts zum Ladeluftkühler 8 hin und über diesen in die Ladeluftsammelleitung 9 strömt.

[0014] Nachfolgend ist noch auf verschiedene Details der einzelnen Komponenten der erfindungsgemäßen Vorrichtung eingegangen.

[0015] Der High-Speed-Elektromotor 16 ist hinsichtlich seiner Maximaldrehzahl im Hinblick auf die Größe und Leistungsfähigkeit des verwendeten Verdichters 15 und die Art der Beschaufelung des angeschlossenen Verdichterraedes 19 ausgelegt. Je kleiner der Verdichter 15, desto höher die notwendige Drehzahl. Diese kann dann auch in Bereichen von 100000 1/min und mehr liegen. Hinsichtlich seiner Leistung ist der High-Speed-Elektromotor 16 auf die Bauart und Leistungsfähigkeit des angeschlossenen zusätzlichen Verdichters 15 und das Hubvolumen der zugehörigen Brennkraftmaschine 1 abgestellt. Je größer das Hubvolumen, desto leistungsstarker muss der High-Speed-Elektromotor 16 ausgelegt sein.

[0016] Der High-Speed-Elektromotor 16 kann räumlich getrennt von der zweiten Elektromaschine 17 (siehe Fig. 2 und 3) und mit dem zusätzlichen Verdichter 15 zu einer Baugruppe vereinigt benachbart zum Abgasturbolader 2 außen an der Brennkraftmaschine angeordnet sein. Die räumliche Nähe zum Abgasturbolader 2 ist nicht zwingend erforderlich, schafft aber kurze Leitungswege 7, 30.

[0017] Alternativ hierzu kann der High-Speed-Elektromotor 16 mit der zweiten Elektromaschine 17 aber auch zu einem speziellen 2-stufigen Elektromaschinenaggregat vereinigt sein - siehe Fig. 1. Im Beispiel gemäß Fig. 1 sind die beiden Elektromaschinen 16, 17 innerhalb des Elektromaschinenaggregates koaxial ineinander vereinigt, wobei der High-Speed-Elektromotor 16 den Innenteil mit einem relativ durchmesserkleinen Rotor bildet, der in einem gemeinsamen Außengehäuse von einem gemeinsamen Stator und dieser wiederum vom Rotor der zweiten Elektromaschine 17 umgeben ist.

[0018] Wenn die zweite Elektromaschine 17 ausschließlich als Generator vorgesehen und auf diesen Zweck hin technisch und funktional abgestimmt ist, kann sie außen an der Brennkraftmaschine 1 an geeigneter Stelle derselben angeordnet und von der Kurbelwelle 13 der Brennkraftmaschine 1 her über den Triebstrang 21 - Zahnriementrieb oder Stirnradgetriebzug - angetrieben werden.

[0019] Falls die zweite Elektromaschine 17 aber nicht nur als Generator wirken soll, sondern motorisch betrieben auch als Anlasser für die Brennkraftmaschine 1 eventuell auch noch als zeitweise wirksame Zusatzantriebsquelle fungieren soll, ist sie technisch, funktional und leistungsmäßig auf die Erfüllung auch dieser Zusatzzwecke abgestellt. In diesem Fall steht die zweite Elektromaschine 17 entweder - wie aus Fig. 1 ersichtlich - mit ihrer Welle 22 und dem darauf befestigten Ritzel 23 mit dem Anlasserzahnkranz 14 am Schwungrad 12 und über dieses mit der Kurbelwelle 13 in ständiger

Antriebsverbindung. Die Alternative hierzu zeigt Fig. 3. Dort ist die zweite, als Generator, Anlasser und gegebenenfalls auch als Zusatzantriebsquelle fungierende Elektromaschine 17 koaxial zur Kurbelwelle 13 an einer Stirnseite der Brennkraftmaschine 1 angeordnet. Dabei ist das Elektromaschinengehäuse 35 mit dem Stator 36 am Kurbelgehäuse angeflanscht und der Rotor 37 der Elektromaschine 17 an der Kurbelwelle 13 der Brennkraftmaschine 1 angeschlossen.

5 [0020] Mit 38 ist eine über eine Leitung 39 mit der Regeleinheit 18 in Verbindung stehende Anschlussbuchse bezeichnet, die mit einer externen Stromquelle verbindbar ist, über die bei Bedarf, z. B. für Ladezwecke der Batterie oder Versuchs-/Prüfzwecke, elektrische Energie einspeisbar ist.

10 [0021] Die Regeleinheit 18 weist außer bestimmten Leistungskomponenten einen Mikroprozessor, eine Ein- und Ausgabeperipherie, Daten- und Programmspeicher für Regel- und Steuerzwecke auf, welche 15 Komponenten über ein Datenbussystem miteinander verknüpft sind. In den Datenspeichern sind Kennfelder/Betriebsdaten der Brennkraftmaschine 1, der Elektromaschinen 16, 17 und der Batterie 27, im Programmspeicher Programme für die Steuerung der

20 Elektromaschinen 16, 17 sowie die Aufladung der Batterie 27 und deren Energieabgabe abgelegt. Die Regeleinheit 18 erhält verschiedene, für den Betrieb der Brennkraftmaschine 1 maßgebliche Istwertsignale über entsprechende Signalleitungen 34 zugeführt und verarbeitet diese per Programm im Vergleich mit abgespeicherten Kennfelddaten. Dadurch ist der Betrieb des High-Speed-Elektromotors 16 so beeinflussbar, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine 1, also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebenen Verdichterraedes 19 des Verdichters 15 bereits-

25 teilbar und der Brennkraftmaschine 1 zuführbar ist.

30 [0022] Der Zusatzluft liefernde Verdichter 15 ist mit hin im gesamten Betriebskennfeld der Brennkraftmaschine 1 mit beliebig regelbarer Leistung des High-Speed-Elektromotors 16 betreibbar. Letzterer kann aber auch - sofern keine Zusatzluft erforderlich ist - durch entsprechende Befehle der Regeleinheit 18 außer Betrieb gesetzt werden.

35 [0023] Bei der Beschleunigung des Verdichterraedes 19 des Zusatzluft liefernden Verdichters 15 mittels des High-Speed-Elektromotors 16 wird die hierfür notwendige elektrische Leistung von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 17 und/oder aus der Batterie 27 bereitgestellt, wobei die Aufteilung der Leistungsanteile durch intelligentes Drehzahlregelungsmanagement seitens der Regeleinheit 18 in der Weise erfolgt, dass eine maximal zulässige Belastung der Batterie 27 nicht überschritten wird.

40 [0024] Mit einer wie vorstehend beschriebenen Vor-

richtung lässt sich das erfundungsgemäße Verfahren zur Leistungssteigerung einer Brennkraftmaschine wie folgt beschreiben:

[0025] Mittels des High-Speed-Elektromotors 16, der innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min und mehr vollziehen sowie eine Ausgangsleistung von etwa 5 bis ca. 30 KW bereitstellen kann und die benötigte elektrische Antriebsenergie über die Regeleinheit 18 von der zweiten, von der Kurbelwelle 13 der Brennkraftmaschine 1 her mechanisch angetriebenen und generatorisch arbeitenden Elektromaschine 17 und/oder der Batterie 27 erhält, und mittels des mit seinem Verdichterrad 19 an der Welle 20 des High-Speed-Elektromotors 16 angeschlossenen, zusätzlich zum Abgasturbolader 2 vorgesehenen Verdichters 15 ist Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis zu ca. 3 barförderbar. Dabei wird durch die elektrisch/elektronische, rechnerunterstützt arbeitende Regeleinheit 18 der Betrieb der beiden Elektromaschinen 16, 17 sowie die Aufladung der Batterie 17 und deren Energieabgabe für motorischen Betrieb der Elektromaschinen 16, 17 auf der Basis festgelegter Regelstrategien geregelt und dabei der Betrieb des High-Speed-Elektromotors 16 so gesteuert, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine 1, also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend hoher Drehzahl betriebenen Verdichterrades 19 des zusätzlichen Verdichters 15 bereitgestellt und der Brennkraftmaschine 1 zugeführt wird.

[0026] Die Lieferung von Zusatzluft durch den zusätzlichen Verdichter 15 erfolgt dabei im gesamten Betriebskennfeld der Brennkraftmaschine 1 durch entsprechend bedarfsgerecht angepasste Leistungseinstellung des High-Speed-Elektromotors 16. In Betriebsphasen der Brennkraftmaschine 1, in denen keine Zusatzluft notwendig ist, wird dieses durch Abschalten des High-Speed-Elektromotors 16 bzw. dessen Energieversorgung durch entsprechende Befehle der Regeleinheit 18 bewirkt.

[0027] Bei Durchführung eines solchen Zusatzluftlieferprozesses kann dem das Verdichterrad 19 antreibenden High-Speed-Elektromotor 16 die für seinen Antrieb notwendige elektrische Energie sowohl von der zweiten Elektromaschine 17 als auch der Batterie 27 zur Verfügung gestellt werden, wobei durch intelligentes Drehzahlmanagement von der Regeleinheit 18 her eine Aufteilung der Leistungsanteile in der Weise erfolgt, dass eine maximal zulässige Belastung der Batterie 27 nicht überschritten wird.

[0028] Nachfolgend ist beispielhaft auf über die Regeleinheit 18 bewirkte Regelstrategien für den Betrieb des das Verdichterrad 19 des zusätzlichen Verdichters 15 antreibenden High-Speed-Elektromotors 16 eingegangen, wie sie z. B. in Verbindung mit einer ein

Fahrzeug antreibenden Brennkraftmaschine 1 zur Anwendung kommen kann. Diese Regelstrategien stellen sich wie folgt dar

A) Zum Motorbremsen: Sobald ein Motorbremsvorgang initiiert und über eine Signalleitung 34 der Regeleinheit 18 gemeldet ist, wird von dieser ein schnellstmögliches Hochfahren des High-Speed-Elektromotors 16 auf maximale Antriebsleistung durch ausschließliche Energieversorgung von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 17 bewirkt und anschließend ein stationärer Betrieb des High-Speed-Elektromotors 16 mit maximal zulässiger Leistung durch Energieversorgung von der zweiten, generatorisch betriebenen Elektromaschine 17 und/oder der Batterie 27 her bewirkt. Das heißt, es wird vom Verdichter 15 Zusatzluft in großer Menge und mit hohem Druck gefördert und bedeutet, dass während des Motorbremsbetriebes die Bremsleistung der brennkraftmaschinenintern vorhandenen Motorbremsvorrichtungen aufgrund der höheren Füllung der Zylinder mit eingebrachter Zusatzluft erheblich gesteigert ist. Falls die volle Motorstaubremseleistung nicht gefordert ist, zum Beispiel innerhalb eines Bremsen-Managements, wird der High-Speed-Elektromotor 16 abgeschaltet.

B) Zum Beschleunigen (drehzahlabhängig) oder bei notwendigem Lastsprung der Brennkraftmaschine:

1) Sobald bei einem eingelegten Gang nach Kupplungsbetätigung ein Schaltvorgang vom Fahrer durchgeführt und dieses über eine Signalleitung 34 der Regeleinheit 18 mitgeteilt ist, wird von dieser ein Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors 16 auf ca. 1/4 bis 1/2 der Maximaldrehzahl durch Energieversorgung ausschließlich von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 17 her bewirkt.

2) Sobald nach einem Schaltvorgang und den vorgenannten Maßnahmen eine Gas- bzw. Fahrpedalbetätigung durch den Fahrer erfolgt und dieses sowie der erfasste Betätigungsweg und die erfasste Betätigungs geschwindigkeit des Pedals über eine Signalleitung 34 der Regeleinheit 18 mitgeteilt ist, wird von dieser der pedalmäßig signalierte Beschleunigungs wunsch in ein weiteres Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors 16 durch Energieversorgung aus der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 17 bewirkt. Bei Bedarf kann zusätzlich Energie aus der Batterie 27 angefordert werden.

3) Sobald mit eingelegtem Gang aus einem quasistationären Fahrbetrieb mit niedriger

Drehzahl der Brennkraftmaschine 1 heraus das Fahrzeug beschleunigt werden soll, was der Fahrer durch entsprechende Gas- bzw. Fahrpedalbetätigung vorgibt und was der Regeleinheit 18 hinsichtlich Pedalweg und - betätigungsgeschwindigkeit über eine Signalleitung 34 gemeldet wird, wird von der Regel- einheit 18

5

a) zunächst ein Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors 16 auf ca. 1/2 der Maximaldrehzahl durch Energieversorgung aus der Batterie 27 sowie der generatorisch betriebenen Elektromaschine 17 und

b) anschließend ein weiteres Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors 16 auf einen notwendigen Drehzahlwert durch Energieversorgung von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 17 her bewirkt.

15

20

C) Für quasistationären Betrieb der Brennkraftmaschine 1 wird je nach deren Last und Drehzahl die Drehzahl des High-Speed-Elektromotors 16 und damit die Zusatzluftlieferung durch den Verdichter 15 anhand eines vorgegebenen, in der Regeleinheit 18 abgespeicherten Kennfeldes eingestellt und bedarfsweise verändert sowie bei Erreichen und Feststellung einer genügenden Luftversorgung der Brennkraftmaschine 1 der High-Speed-Elektromotor 16 abgeschaltet.

25

30

[0029] Damit ist im Zugbetrieb der Brennkraftmaschine 1 bei Beschleunigungsvorgängen das bisherige Turboloch praktisch eliminiert.

35

Patentansprüche

40

1. Vorrichtung zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturbolader aufgeladenen, die Antriebsquelle eines Fahrzeugs oder stationären Anlage bildenden Brennkraftmaschine, gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

a) zusätzlich zum Abgasturbolader (2) ist ein Verdichter (15) vorgesehen,

b) das Verdichterrad (19) des zusätzlichen Verdichters (15) ist an der Welle (20) eines High-Speed-Elektromotors (16) angeschlossen,

c) der High-Speed-Elektromotor (16) ist bauartbedingt in der Lage, innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min, erforderlichenfalls auch höhere Drehzahlen zu vollziehen und eine maximale Ausgangsleistung von ca. 5 bis ca. 30 KW

45

50

55

bereitzustellen,

d) der High-Speed-Elektromotor (16) erhält die benötigte elektrische Antriebsenergie über eine elektrisch/elektronische, rechnerunterstützt arbeitende Regeleinheit (18) von einer zweiten, generatorisch betriebenen Elektromaschine (17) und/oder einer Batterie (27),

e) die zweite Elektromaschine (17) steht mit der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) in mechanischer Antriebsverbindung,

f) die Regeleinheit (18) regelt und steuert den Betrieb der beiden Elektromaschinen (16, 17) sowie die Aufladung der Batterie (27) und deren Energieabgabe zumindest für den Antrieb des High-Speed-Elektromotors (16) auf der Basis festgelegter Regelstrategien,

g) der Betrieb des High-Speed-Elektromotors (16) und dessen Energieversorgung von der zweiten, generatorisch betriebenen Elektromaschine (17) und/oder der Batterie (27) her ist mittels der Regeleinheit (18) derart beeinflussbar, dass durch das mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebene Verdichterrad (19) des zusätzlichen Verdichters (15) in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine (1), also sowohl während des Zugbetriebes als auch des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Absolutdruck von bis zu ca. 3 bar über den notwendigen Zeitraum an die Brennkraftmaschine (1) lieferbar ist.

2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der High-Speed-Elektromotor (16) räumlich getrennt von der zweiten Elektromaschine (17) und, mit dem zusätzlichen Verdichter (15) zu einer Baugruppe vereinigt, benachbart zum Abgasturbolader (2) an der Brennkraftmaschine (1) angeordnet ist.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der High-Speed-Elektromotor (16) und die zweite Elektromaschine (17) in einem speziellen 2-stufigen Elektromaschinenaggregat vereinigt sind.

4. Vorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass der High-Speed-Elektromotor (16) und die zweite Elektromaschine (17) koaxial ineinander vereinigt sind, wobei der High-Speed-Elektromotor (16) den Innenteil mit einem relativ durchmesserkleinen Rotor bildet, der in einem gemeinsamen Außengehäuse von einem gemeinsamen Stator und dieser wiederum vom Rotor der zweiten Elektromaschine (17) umgeben ist.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Elektro-

maschine (17), wenn ausschließlich als Generator vorgesehen, funktional und leistungsmäßig auf diesen Zweck abgestimmt sowie außen an der Brennkraftmaschine (1) angeordnet ist und über einen Triebstrang (21) wie Zahnradgetriebezug oder Riemenantrieb mit der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) in mechanischer Antriebsverbindung steht. 5

6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Elektromaschine (17), wenn nicht nur als Generator, sondern auch als Anlasser und gegebenenfalls auch als Zusatzantriebsquelle vorgesehen, funktional sowie leistungsmäßig auf diese vorgegebenen Zwecke - elektrische Energieerzeugung im Generatorbetrieb, Abgabe entsprechender Antriebsleistung zum Anfassen der Brennkraftmaschine (1) und gegebenenfalls Antriebsunterstützung der Brennkraftmaschine (1) im Motorbetrieb - abgestellt ist. 10

7. Vorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite Elektromaschine (17) mit ihrer Welle (22) getrieblich mit dem Anlasserzahnkranz (14) am Schwungrad (12) der Brennkraftmaschine (1) oder über einen Zahnradgetriebezug (21) mit der Kurbelwelle (1) in Antriebsverbindung steht. 15

8. Vorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die zweite, als Generator, Anlasser und gegebenenfalls Zusatzantriebsquelle fungierende Elektromaschine (17) koaxial zur Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) an einer Stirnseite derselben angeordnet und dabei das Elektromaschinengehäuse (35) mit dem Stator (36) am Kurbelgehäuse angeflanscht und der Rotor (37) an der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) angeschlossen ist. 20

9. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der zusätzliche Verdichter (15) ein- gangsseitig über eine Zuleitung (28, 29) Luft aus der Atmosphäre oder aus einer sich am Ausgang des Verdichters (6) des Abgasturboladers (2) anschließenden und über einen Ladeluftkühler (8) zur Ladeluftsammelleitung (9) führenden Ladeluftleitung (7, 7') saugt und verdichtete Zusatzluft über seinen Ausgang und eine daran angeschlossene Zusatzluftleitung (30) in die Ladeluftleitung (7), dort in einem Bereich zwischen einem Rückschlagventil (33) und dem Ladeluftkühler (8), einspeist. 25

10. Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturbolader aufgeladenen, die Antriebsquelle eines Fahrzeugs oder stationären Anlage bildenden Brennkraftmaschine, dadurch gekennzeichnet, dass mittels eines High-Speed-Elektromotors (16), der innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min und mehr vollziehen sowie eine Ausgangsleistung von ca. 5 bis ca. 30 KW bereitstellen kann und die benötigte elektrische Antriebsenergie über eine Regeleinheit (18) von einer zweiten, von der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) her angetriebenen, generatorisch arbeitenden Elektromaschine (17) und/oder einer Batterie (27) erhält, und mittels eines mit seinem Verdichterrad (19) an der Welle (20) des High-Speed-Elektromotors (16) angeschlossenen, zusätzlich zum Abgasturbolader (2) vorgesehenen Verdichters (15) Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis zu ca. 3 barförderbar ist, und dass durch eine elektrisch/elektronische, rechnerunterstützt arbeitende Regeleinheit (18) der Betrieb der beiden Elektromaschinen (16, 17) sowie die Aufladung der Batterie (27) und deren Energieabgabe auf der Basis festgelegter Regelstrategien geregelt und dabei der Betrieb des High-Speed-Elektromotors (16) so gesteuert wird, dass leistungssteigernde Zusatzluft in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine (1), also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebenen Verdichterrades (19) bereitgestellt und der Brennkraftmaschine (1) zugeführt wird. 30

11. Verfahren nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Lieferung von Zusatzluft durch das Verdichterrad (19) des zusätzlichen Verdichters (15) im gesamten Betriebskennfeld der Brennkraftmaschine (1) durch entsprechend bedarfsgerecht angepasste Leistungseinstellung des High-Speed-Elektromotors (16) erfolgt, der High-Speed-Elektromotor (16) aber auch - sofern die Lieferung von Zusatzluft nicht erforderlich ist - durch entsprechende Befehle der Regeleinheit (18) außer Betrieb gesetzt werden kann. 35

12. Verfahren nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Lieferung der für die Beschleunigung und den Betrieb des Verdichterrades (19) des Verdichters (15) mittels des High-Speed-Elektromotors (16) notwendigen elektrischen Energie durch die Batterie (27) und/oder die zweite Elektromaschine (17) durch intelligentes Drehzahlmanagement und mit einer Aufteilung der Leistungsanteile in der Weise erfolgt, dass eine maximal zulässige Belastung der im Generatorbetrieb der zweiten Elektromaschine (17) von dieser gespeisten Batterie (27) nicht überschritten wird. 40

13. Verfahren nach Anspruch 10 in Anwendung bei 45

einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe, zugeordneter Kupplung und elektrisch erfassbarer Gas- bzw. Fahrpedal-Betätigung, gekennzeichnet durch folgende, über die Regeleinheit (18) bewirkte Regelstrategien für den Betrieb des Verdichterrad 5 (19) des zusätzlichen Verdichters (15) antreibenden High-Speed-Elektromotors (16)

A) zum Motorbremsen: Schnellstmöglichstes Hochfahren des High-Speed-Elektromotors (16) auf maximale Antriebsleistung durch Energieversorgung ausschließlich von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine (17) her, anschließend stationärer Betrieb mit maximal zulässiger Leistung mit 10 Energieversorgung von der zweiten Elektromaschine (17) und/oder Batterie (27) her und falls die volle Motorstaubremseleistung nicht mehr gefordert ist - Abschaltung des High-Speed-Elektromotors (16),
B) zum Beschleunigen - drehzahlabhängig - oder bei notwendigem Lastsprung der Brennkraftmaschine:

1) bei eingelegtem Gang nach Kupplungsbetätigung und Schalterkennung Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors (16) auf ca. 1/4 bis 1/2 der Maximaldrehzahl durch Energieversorgung ausschließlich von der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine (17) her, 25

2) nach anschließender Gas- oder Fahrpedalbetätigung abhängig von Pedalweg und -betätigungsgeschwindigkeit weiteres 35 Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors (16) auf einen notwendigen Wert durch Energieversorgung aus der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine (17) und erforderlichenfalls 40 aus der Batterie (27),

3) aus quasistationärem Brennkraftmaschinenbetrieb und eingelegt bleibendem Gang heraus bei Gas- bzw. Fahrpedalbetätigung abhängig von Pedalweg und - 45 betätigungsgeschwindigkeit

a) Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors (16) auf ca. 1/2 der Maximaldrehzahl durch Energieversorgung aus der Batterie (27) 50 sowie der generatorisch betriebenen Elektromaschine (17),

b) weiteres Hochfahren der Drehzahl des High-Speed-Elektromotors (16) auf notwendige Größe durch Energieversorgung aus der generatorisch betriebenen zweiten Elektromaschine 55

(17),

4) für stationären Betrieb der Brennkraftmaschine (1) bei hoher Last und niedrigen Drehzahlen:

Einstellung und Veränderung der Drehzahl anhand eines vorgegebenen, abgespeicherten Kennfeldes und bei Erreichen genügender Luftversorgung der Brennkraftmaschine (1) Abschaltung des High-Speed-Elektromotors (16).

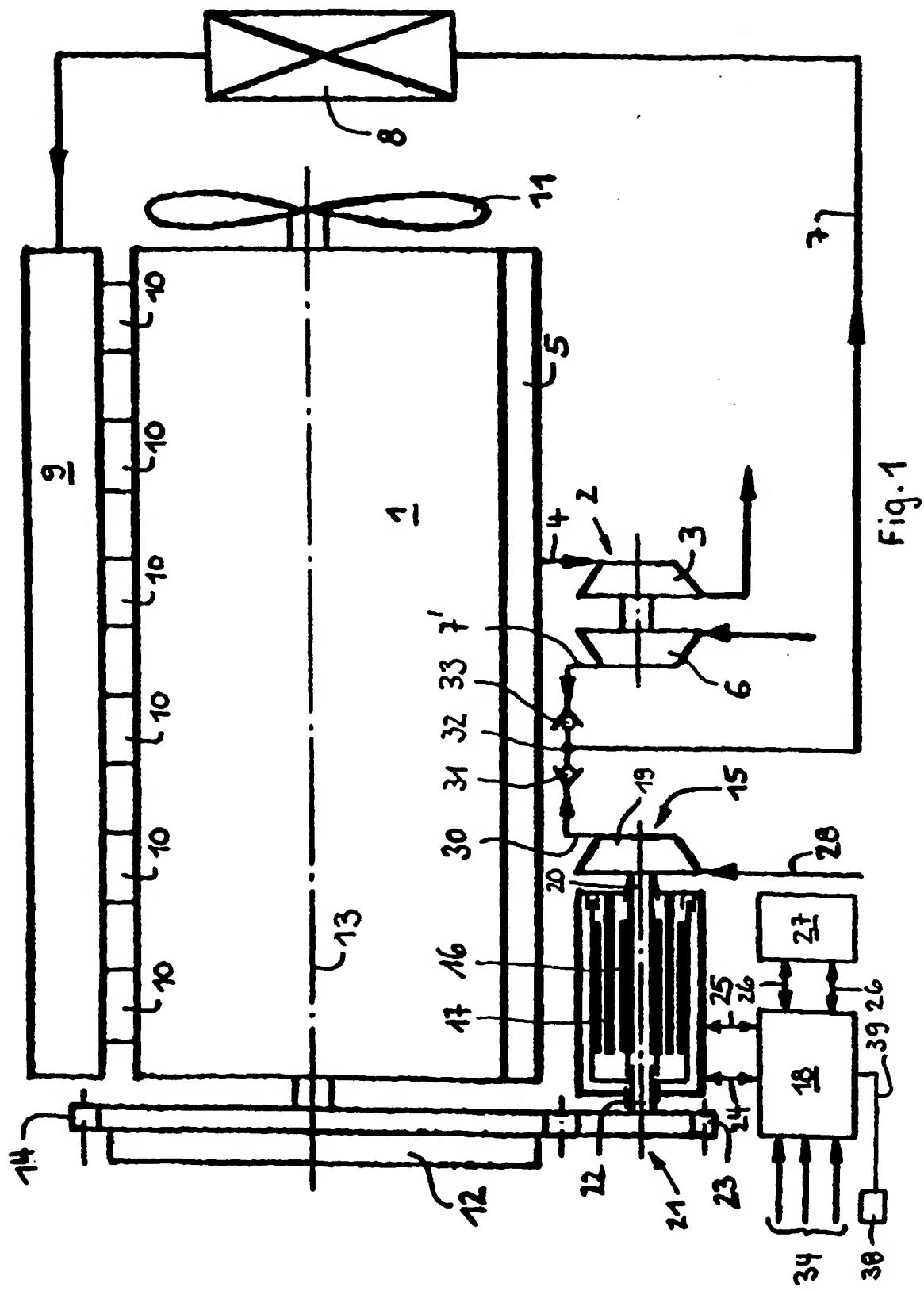


Fig. 1

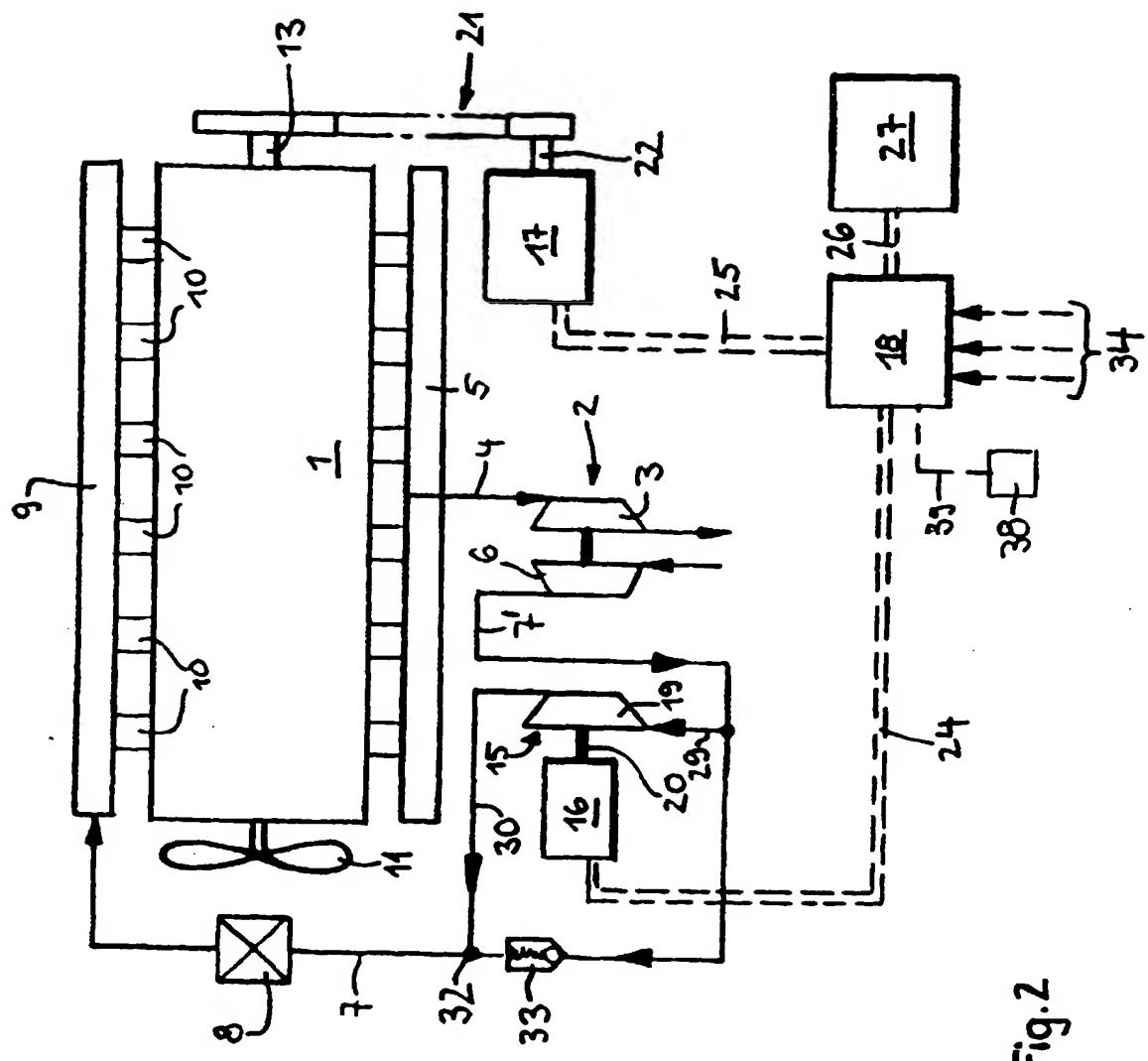


Fig.2

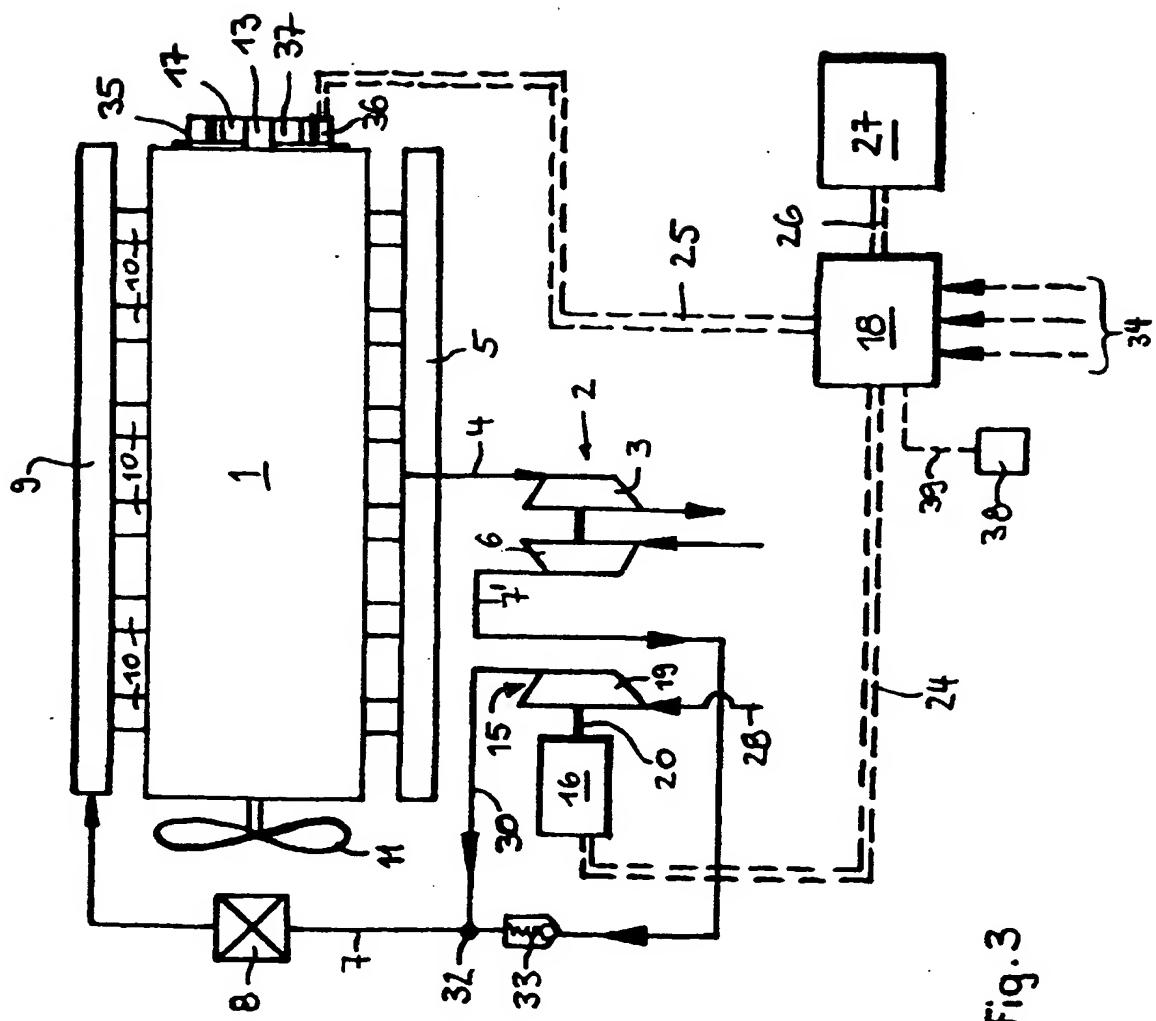


Fig. 3

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets

(11)

EP 1 070 837 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
06.03.2002 Patentblatt 2002/10

(51) Int Cl.7: F02B 37/04, F02B 39/10

(43) Veröffentlichungstag A2:
24.01.2001 Patentblatt 2001/04

(21) Anmeldenummer: 00114495.5

(22) Anmelddatum: 06.07.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 23.07.1999 DE 19934606

(71) Anmelder: Steyr-Nutzfahrzeuge
Aktiengesellschaft
A-4400 Steyr (AT)

(72) Erfinder:

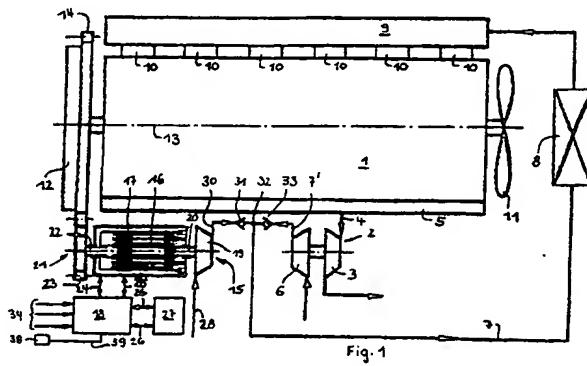
- Schlägl, Harald Dr.-Ing.
4400 Steyr (AT)
- Raab, Gottfried, Dipl.-Ing.
4320 Perg (AT)
- Rammer, Franz, Dipl.-Ing.
4493 Wolfen (AT)

(54) **Vorrichtung und Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturboladers aufgeladenen Brennkraftmaschine**

(57) Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung und ein Verfahren zur Leistungssteigerung einer mittels Abgasturbolader aufgeladenen Brennkraftmaschine.

Hauptbauteile der erfindungsgemäßen Lösungen sind ein zusätzlich zum Abgasturbolader (2) vorgesehener Verdichter (15), ein High-Speed-Elektromotor (16) als Antrieb für dessen Verdichterrad (19), eine zweite Elektromaschine (17) zur Energiebereitstellung für den High-Speed-Elektromotor (16) und Ladung der Batterie (27) und eine Regeleinheit (18). Die zweite Elektromaschine (17) ist getrieblich mit der Kurbelwelle (13) der Brennkraftmaschine (1) verbunden. Der High-Speed-Elektromotor (16) ist in der Lage, innerhalb von Sekundenbruchteilen eine extreme Drehzahländerung auf beispielsweise 80000 1/min, erforderlichenfalls auch

höhere Drehzahlen zu vollziehen und eine Ausgangsleistung von ca. 5 bis ca. 30 KW bereitzustellen, so dass mittels des solchermaßen beschleunigbaren bzw. hochdrehzahlig betreibbaren Verdichterrades (19) Zusatzluft mit einem Absolutdruck von bis ca. 3 barförderbar ist. Mit der Regeleinheit (18) sind die Energieversorgung und der Betrieb des High-Speed-Elektromotors (16) so beeinflussbar, dass in jeder Betriebsart der Brennkraftmaschine (1), also sowohl während des Zugbetriebes als auch während des Motorbremsbetriebes, leistungssteigernde Zusatzluft mit optimal angepasster Menge und optimal angepasstem Druck über den notwendigen Zeitraum mittels des mit entsprechend notwendiger Drehzahl angetriebenen Verdichterrades (19) bereitstellbar und der Brennkraftmaschine (1) zuführbar ist.





Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 4495

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE															
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betreff Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)												
Y	US 4 669 269 A (DINGER HANS ET AL) 2. Juni 1987 (1987-06-02) * Spalte 3, Zeile 17 – Zeile 40; Abbildung 1 * * Spalte 4, Zeile 17 – Zeile 49 * * Spalte 6, Zeile 49 – Zeile 61 * —	1, 2, 5, 9-11	F02B37/04 F02B39/10												
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 011, no. 210 (M-604), 8. Juli 1987 (1987-07-08) & JP 62 026333 A (ISUZU MOTORS LTD), 4. Februar 1987 (1987-02-04) * Zusammenfassung *	1, 2, 5, 9-11													
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 1997, no. 07, 31. Juli 1997 (1997-07-31) & JP 09 088619 A (ISUZU MOTORS LTD), 31. März 1997 (1997-03-31) * Zusammenfassung *	1													
A	US 4 453 381 A (DINGER HANS) 12. Juni 1984 (1984-06-12) * Abbildung 1 *	1	F02B F04D F01D												
A	DE 197 08 721 A (MAN NUTZFAHRZEUGE AG) 17. September 1998 (1998-09-17) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1													
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p> <table border="1"> <tr> <td>Recherchenort MÜNCHEN</td> <td>Abschlußdatum der Recherche 23. Oktober 2001</td> <td>Prüfer Pileri, P</td> </tr> <tr> <td colspan="3">KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtöffentliche Offenbarung P : Zwischenliteratur </td> </tr> <tr> <td colspan="3"> T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument </td> </tr> </table>				Recherchenort MÜNCHEN	Abschlußdatum der Recherche 23. Oktober 2001	Prüfer Pileri, P	KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtöffentliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument		
Recherchenort MÜNCHEN	Abschlußdatum der Recherche 23. Oktober 2001	Prüfer Pileri, P													
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE															
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtöffentliche Offenbarung P : Zwischenliteratur															
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument															

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 4495

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

23-10-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US 4669269	A	02-06-1987	CN ES ES JP	86100237 A 550087 D0 8701301 A1 61261622 A		12-11-1986 01-12-1986 16-02-1987 19-11-1986
JP 62026333	A	04-02-1987	JP JP CN DE EP KR US	1808431 C 5012529 B 86105593 A , B 3679944 D1 0210833 A2 9007787 B1 4745755 A		10-12-1993 18-02-1993 21-01-1987 01-08-1991 04-02-1987 20-10-1990 24-05-1988
JP 09088619	A	31-03-1997		KEINE		
US 4453381	A	12-06-1984	DE FR GB IT	3100732 A1 2497873 A1 2090913 A , B 1142986 B		29-07-1982 16-07-1982 21-07-1982 15-10-1986
DE 19708721	A	17-09-1998	DE	19708721 A1		17-09-1998

EPO FORM 00461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82